

**COMMISSION CONSULTATIVE POUR LA LUTTE CONTRE  
LES NUISANCES DUES AU TRAFIC AERIEN**

**Procès-verbal de la 73<sup>e</sup> séance du lundi 29 novembre 2010  
en salle de conférence II de l'Aéroport de 17h00 à 19h00**

<b>Présents :</b>	MM.	Robert DEILLON, Président Robert BEFFA Boris CALAME Philippe CALAME Jean-Marc DEVAUD Claude ETTER Antoine GINI Serge GOBBI Ivan HARALAMBOF Pascal HOCHSTRASSER Marc MOUNIER Claude PIOTTON Ermanno SCHENA Simon WERMELINGER
<b>Observateur du CA :</b>	M.	Jean-Michel KARR
<b>Secrétaire :</b>	M.	Pascal HELFER
<b>Participaient également :</b>	MM.	Philippe RENZ Claude GENEQUAND
<b>Excusés :</b>	MM.	Jean-Marc COMTE Pierre-Etienne DUTY Christian GOUMAZ Mario LEVENTAL (expert) Patrick MALEK-ASGHAR Yvan ROCHAT Jean-Marc THEVENAZ

## ORDRE DU JOUR

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 20 septembre 2010 ;
2. Communications du Président ;
3. Mouvements hélicoptères - nouvelles cartes d'approche à vue arrivée/départ ;
4. Fonds environnement - budget 2011 ;
5. Divers ;
6. Visite de l'espace environnement de l'aéroport.

---

### Préambule

M. Deillon salue la participation de M. Genequand, conseiller administratif de la commune de Versoix, qui remplace M. Malek-Asghar excusé. Il salue également la participation de M. Renz, avocat au sein de la division sécurité des opérations aériennes à l'OFAC, qui interviendra au point 3 de l'ordre du jour.

M. Deillon mentionne le courriel de M. Gérard du 28 novembre 2010, et plus particulièrement ses deux demandes. S'agissant des vols autorisés par l'AIG au-delà de 00h29 en cas d'évènements exceptionnels imprévus, M. Deillon rappelle la réponse apportée par l'OFAC dans son courrier du 5 juin 2009 (**annexe 1**). Concernant la publication des procès-verbaux des séances de la commission, il se réfère au courrier du Président du conseil d'administration de l'AIG du 24 septembre 2009 (**annexe 2**).

Sur demande de la commission, M. Deillon, en sa qualité de Président de la commission, adressera un courrier à M. Gérard afin de lui faire savoir que les membres de la commission ne toléraient plus ses propos désobligeants, qui outre le fait d'être dénués de tout fondement, portent atteinte à leur probité. A l'avenir, les demandes de M. Gérard devront être relayées par le représentant de l'ARAG qui siège au sein de la commission.

M. Deillon rappelle l'ordre du jour et recueille l'assentiment des membres de la commission sur les points y afférents.

### **1. Approbation du procès-verbal de la séance du 20 septembre 2010**

Le procès-verbal de la séance du 20 septembre 2010 est approuvé sans remarque.

### **2. Communications du Président**

*Situation du trafic à fin octobre 2010*

M. Deillon indique qu'à fin octobre le trafic passagers a augmenté de 4.8% par rapport à la même période l'année précédente.

L'AIG devrait approcher la barre des douze millions de passagers à la fin de cette année.

En termes de parts de marché, la compagnie easyJet maintient sa position avec 35.6% du trafic passagers de ligne. Swiss et Lufthansa (membres de Star Alliance) renforcent leur présence commerciale auprès du marché local, dû en grande partie à l'ouverture de nouvelles lignes avec 14.3% et 5.9% de parts de marché. Suit Air France (5.7%), British Airways (4.8%) et Baboo (3.1%), toutes trois en baisse de 1.0, respectivement 1.3 points.

S'agissant du trafic sur l'Atlantique Nord, M. Deillon note avec satisfaction la continuation de sa progression, qui constitue un signe encourageant au regard de la pérennité des nouveaux vols. Ainsi, cumulativement à fin octobre, la croissance est de 25.8% par rapport à 2009, ce qui représente plus de 30'000 passagers par mois.

Toujours à fin octobre, le nombre de mouvements du trafic ligne et charter enregistre une légère baisse de -0.2% (soit -233 mouvements), alors que celui de l'aviation générale connaît une augmentation de 11.7%.

Quant au fret avionné, M. Deillon constate une augmentation de près de 34% liée non seulement à la reprise économique, mais également aux capacités offertes par le nouveau long courrier et le vol « tout cargo » à destination de la Chine une fois par semaine.

S'agissant des mouvements nocturnes, ceux-ci sont en hausse de 7.4% (6'556 mouvements contre 6'106, soit 450 mouvements en plus au cumul à fin octobre). L'essentiel du trafic nocturne a lieu entre 22h et minuit (6'192 mouvements, soit 94.5%), respectivement 0h30 (6'456 mouvements, soit 98,5%). Sur les 100 mouvements intervenus après minuit trente, 64 vols sont des vols sanitaires ou humanitaires non soumis aux restrictions nocturnes et 36 vols sont au bénéfice d'une dérogation accordée par l'AIG en raison de circonstances exceptionnelles imprévues.

M. Philippe Calame demande les raisons de cette augmentation. M. Deillon indique que la part des mouvements nocturnes dits « retardés » (prévus à l'horaire avant 22h mais opérés après cette échéance) représente environ un tiers du trafic entre 22h et minuit. En outre, entre 22h et 23h, le nombre de mouvements de l'aviation générale est en hausse de 87 mouvements et en baisse de -28 mouvements entre 23h et 0h30. Cela étant, il sied de rappeler que 2009 représente une année où le nombre de mouvements nocturnes a fortement baissé par rapport à 2008. Au cumul à fin octobre 2009, 6'106 mouvements ont été opérés entre 22h et 6h, soit 1'190 mouvements de moins qu'en 2008 à la même période. Au regard des statistiques de trafic en 2008, les chiffres de 2010 restent inférieures de -840 mouvements pour la période comprise entre 22h et 0h30.

M. Philippe Calame demande dans quelle mesure il est possible d'user du levier de la surtaxe bruit additionnelle pour limiter les mouvements de l'aviation générale après 22h. M. Deillon rappelle qu'il s'agit d'aviation commerciale autorisée à faire mouvement sur les aéroports nationaux le soir jusqu'à minuit<sup>1</sup>. Au même titre que l'aviation commerciale ligne et charter, l'aviation générale est soumise à la surtaxe additionnelle pour les décollages après 22h. Ajouter une mesure économique aux dispositions spécifiques déjà mises en place constituerait une mesure discriminatoire envers ce segment du transport aérien par rapport à l'aviation commerciale ligne et charter.

---

<sup>1</sup> Articles 39 et 39a de l'ordonnance fédérale sur l'infrastructure aéronautique du 23 novembre 1994 (OSIA, RS 748.131.1)

M. Boris Calame demande si les mouvements entre 22h et 6h (atterrissage ou décollage) de l'aviation générale sont préalablement soumis à l'approbation de l'exploitant dans le cadre de la coordination des horaires (article 4 al. 2 du règlement d'exploitation de l'AIG). M. Deillon explique que les mouvements de l'aviation générale ne sont pas planifiables dans le cadre de la planification saisonnière des horaires (Slot Coordination Switzerland) comme l'est l'aviation ligne et charter. Ces mouvements restent néanmoins planifiés au niveau des opérations aéroportuaires et plus particulièrement dans le cadre du PPR permanent, mis en place depuis plus de deux ans (saison hiver 2007-2008), qui prévoit un contingentement du nombre de slots pour ce type de segment du transport aérien.

S'agissant de la planification des nouveaux horaires de la saison d'hiver 2010-2011, M. Deillon relève l'avancement à 21h00 du décollage du vol d'Air Mauritius, lequel était planifié l'hiver passé à 22h30. Pour cette saison d'hiver, il n'y a aucun décollage ligne ou charter planifié à l'horaire après 22 heures.

### **3. Mouvements hélicoptères - nouvelles cartes d'approche à vue arrivée/départ**

M. Deillon passe la parole à MM. Helfer et Renz pour présenter l'état d'avancement des mesures opérationnelles étudiées conjointement par l'AIG, SKYGUIDE et l'OFAC pour limiter les nuisances du trafic hélicoptères au départ et à destination de l'aéroport.

Copie de la présentation figure en annexe (**annexe 3**).

#### *Présentation*

En préambule, M. Helfer présente une statistique mensuelle sur une période de janvier 2008 à novembre 2010 du nombre de mouvements hélicoptères au départ et à destination de l'aéroport de Genève. Cette statistique montre la saisonnalité du transport hélicoptéré, avec une activité plus importante durant les mois d'hiver. Par rapport à l'année 2008, le trafic commercial hélicoptères a enregistré un fort recul en 2009 et 2010 avec -32.8% (soit -1'560 mouvements au cumul sur l'année) et respectivement -23.0% (soit -1'130 mouvements au cumul sur onze mois). Avec +457 mouvements en 2010 par rapport à 2009, le trafic commercial hélicoptères présente une légère reprise. M. Boris Calame observe que pour les mois de septembre et octobre 2010 le trafic hélicoptères est plus fort qu'en 2008 pour ces deux mois.

S'agissant des mesures opérationnelles supplémentaires, M. Helfer indique que le groupe de travail a analysé un grand nombre de mesures et retenu celles qui présentaient une diminution significative du bruit pour les populations survolées et qui permettent, au niveau administratif, une mise en œuvre aussi rapide que possible. Du fait des importantes contraintes en matière de procédures administratives (consultations et recours, étude d'impacts sur l'environnement, safety assessment), le groupe de travail n'a volontairement pas remis sur l'ouvrage le tracé des routes publiées existantes.

M. Helfer explique que les procédures d'arrivée et de départ actuellement publiées sur une carte feront l'objet d'une publication séparée sur deux cartes distinctes (une carte pour les arrivées et une autre pour les départs) afin de clarifier encore les règles complexes auxquelles les pilotes doivent se conformer à l'approche et au départ de l'aéroport de Genève. La vitesse des hélicoptères en vol sera limitée au maximum à 100 nœuds à l'intérieur et à proximité de la zone de contrôle de l'aéroport (CTR). De plus, les hauteurs de survol seront augmentées de 500 pieds sur l'essentiel des routes publiées. A l'intérieur de la CTR, ces mesures auront un caractère contraignant pour les pilotes. A l'extérieur de la CTR, un large secteur d'entrée a été défini au-dessus de la région des Trois-Chêne pour renforcer les mesures envisagées.

Se basant sur une série de mesures effectuées dans un environnement peu bruyant, M. Helfer indique que l'effet de la limitation de vitesse sur l'exposition au bruit causé par le survol d'un hélicoptère est significatif. Cumulativement, la régulation de la vitesse et le rehaussement des hauteurs de survol devraient permettre une réduction des immissions de l'ordre de 6 à 7 dB(A).

M. Renz précise que la gestion du trafic aérien, y compris celle du trafic hélicoptères, est de la compétence de l'OFAC, qui se doit de ménager les intérêts de toutes les parties intéressées. Il explique que la loi sur l'aviation ainsi que les ordonnances y relatives consacrent le principe de liberté de déplacement. Les aéronefs n'ont pas besoin d'une autorisation particulière pour survoler des zones urbaines et l'OFAC ne peut y limiter leur survol. Ce droit s'inscrit néanmoins dans un cadre contraignant, dont la violation peut entraîner une sanction. Les compagnies aériennes, en particulier les pilotes, ne peuvent dès lors pas voler à leur guise, ce qui constitue en soi une limite vis-à-vis de la population survolée. Cette réglementation s'applique à tous les aéronefs survolant le territoire suisse, indépendamment de leur provenance.

Se rapportant à un événement survenu en mars de cette année, M. Renz explique comment l'OFAC est intervenu auprès d'un pilote dans le cadre d'une procédure pénale administrative concernant le cas d'un survol au dessous de la hauteur minimale de vol au-dessus d'une agglomération. Dans le cas d'espèce, le pilote a reconnu les faits et une amende lui a été infligée. M. Renz relève les difficultés à réunir des éléments tangibles qui permettent d'établir une faute et dès lors de prononcer une sanction envers un pilote.

#### *Discussion*

M. Karr demande si les vols sanitaires des compagnies d'hélicoptères privées sont inscrits sous la rubrique : hélicoptère sécurité civile (nature de trafic : NT 52). M. Helfer précise que la nature de trafic 52 ne comptabilise que les mouvements de l'hélicoptère des HUG. Les vols ambulances (ou sanitaires) en général sont assujettis à la taxe d'atterrissage aéroportuaire, alors que l'hélicoptère des HUG ne l'est pas. Les vols ambulances sont enregistrés sous la rubrique « vols sanitaires » (NT 53), sans distinction s'il s'agit d'un avion ou d'un hélicoptère. Cela étant, à Genève, peu de vols hélicoptères sont enregistrés sous cette nature de trafic car l'essentiel des vols ambulances sont effectués par des avions.

M. Boris Calame demande si les mesures envisagées ont fait l'objet d'une concertation préalable avec les communes exposées au bruit du trafic d'hélicoptères. M. Helfer indique que tel n'a pas été le cas, du fait des compétences particulières en matière de gestion du trafic aérien et de législation aérienne nécessaires à la définition de mesures applicables à l'espace aérien du canton de Genève. Cela étant, les communes seront naturellement informées de ces nouvelles mesures.

M. Beffa demande si certains pilotes sont connus de l'OFAC pour être des récidivistes en matière de violation des règles de l'air. M. Renz relève que tel est le cas pour certains pilotes, notamment dans les zones alpines, où les conditions de l'autorisation pour les atterrissages en campagne font plus facilement l'objet d'une violation.

M. Karr suggère que ces mesures soient présentées à la délégation Infrastructure et Développement du conseil d'administration, qui avait été chargée en 2007 de proposer un plan d'actions pour réduire les nuisances du trafic hélicoptères.

#### 4. Fonds environnement - budget 2011

Sur la base de budget du fonds environnement présenté au conseil d'administration le 3 décembre prochain (**annexe 4**), M. Mounier commente les éléments saillants concernant les prévisions de dépenses du fonds environnement pour l'année 2011.

##### *Discussion*

M. Philippe Calame réitère le souhait que les recettes correspondantes à la vente de l'électricité photovoltaïque produite par les installations financées par le fonds environnement (panneaux solaires du Satellite 10) bénéficient au fonds, par exemple au prix de l'offre SIG Vital Vert. M. Deillon prend note de cette demande.

Au regard des dépenses et des recettes, M. Boris Calame craint que le capital du fonds environnement soit épuisé à moyen terme et fait la demande que soit élaborée une prévision financière sur cinq à dix ans des disponibilités du fonds environnement. De plus, M. Boris Calame demande que le taux d'intérêts qui rémunère le fonds environnement soit augmenté. M. Deillon indique qu'à la suite d'une requête citoyenne (identité de l'auteur maintenue anonyme) la Cour des comptes a notamment examiné la fixation du taux utilisé pour calculer les intérêts portés en compte. L'AIG attend les conclusions de la Cour des comptes avant d'envisager modifier le mécanisme de fixation du taux d'intérêts, dont la décision est de la compétence du conseil d'administration de l'AIG.

M. Boris Calame souligne que la commission a entre autres missions de préavisier la gestion et les dépenses du fonds environnement. D'autre part, du moment où le Président n'entend pas se prononcer avant la détermination de la Cour des Comptes M. Boris Calame indique qu'il s'adressera directement à la Cour des Comptes pour faire mention de ses doléances.

A la majorité des membres présents (sept voix favorables, une voix contre et trois abstentions), les membres de la commission préavisent favorablement le budget 2011 du fonds environnement.

#### 5. Divers

##### *Réponse au courriel de M. Boris Calame du 28 novembre 2010*

En réponse à la demande de M. Boris Calame (**annexe 5**) de produire à l'attention des membres de la commission la "*Directive relative à l'affectation et à l'utilisation des revenus de la surtaxe bruit et de la surtaxe émissions gazeuses*", M. Deillon indique que ladite Directive a été transmise aux membres de la commission avec le procès-verbal de la séance du 29 septembre 2008. Elle est toujours en vigueur et n'a fait l'objet d'aucune modification. Des copies papier sont à la disposition des membres qui en souhaiteraient.

##### *Certification du SME*

M. Boris Calame demande si l'AIG a entrepris la certification du système de management environnemental (SME) de l'AIG selon la norme internationale ISO 14001. M. Deillon explique que dans le cadre du Système de management intégré, destiné à regrouper les démarches effectuées en matière de certification, l'AIG a investi d'importantes ressources pour obtenir notamment la Certification d'Aérodrome (COFA) exigée par l'OFAC. Par ailleurs, l'AIG envisage d'obtenir une certification en matière d'émissions de gaz à effet de serre (Airport Carbon Accreditation, [www.airportcarbonaccreditation.org](http://www.airportcarbonaccreditation.org)).

## 6. Visite de l'espace environnement de l'aéroport

M. Deillon invite les membres de la commission à se déplacer pour une visite de l'espace environnement de l'aéroport.

Ce nouvel espace se veut être un lieu de rencontre et d'échange. Un lieu d'information aussi. Il offre aux visiteurs des renseignements sur les actions menées dans les différents domaines de la protection de l'environnement. L'espace environnement de l'aéroport constitue un outil de la communication avec les collectivités locales et les riverains.

\* \* \*

La séance est levée à 19h00.

### ***Prochaines séances de la Commission des nuisances***

Les prochaines séances sont fixées au :

lundi **7 mars** 2011 à 17h00

lundi **20 juin** 2011 à 17h00

lundi **19 septembre** 2011 à 17h00

lundi **28 novembre** 2011 à 17h00

Pascal HELFER

[signé le 11 janvier 2011]

Le secrétaire

### ***Annexes***

1. Réponse de l'OFAC du 5 juin 2009 au courrier de M. André LOOTEN, Président de l'ARAG, du 22 avril 2009
2. Réponse de M. François LONGCHAMP, Conseiller d'Etat, Président du conseil d'administration de l'AIG, du 24 septembre 2009 au courrier de M. Mike GERARD du 31 août 2009
3. Présentation faite au point 3 de l'ordre du jour
4. Budget 2011 du Fonds environnement
5. Courrier électronique de M. Boris CALAME du 28 novembre 2010